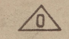
Heft 10 — 3. Jahrgang 1918 Einzelheft 15 Pfennig Vierteljährlich M. 1,95



# Deutschland zur See



## Unabhängige Wochenschrift

zur Förderung der deutschen Seegeltung und der deutschen Flottenpolitik

Zeitschrift des Eingetr. Vereins „Marinedank", Berlin SW 68

Herausgeber: Vize-Admiral z. D. Hermann Kirchhoff

**Im Kampf mit dem Eise.**
Eisbrecher bei der Arbeit im Großen Haff







**Der Hafen von Alexandrien,**
in dessen unmittelbarer Nähe kürzlich wieder von unseren wackeren U-Booten zwei Dampfer aus stark gesicherten Geleitzügen herausgeschossen wurden

## Der „Läufer Deck" auf einem Kriegsschiff

Aha — wird der junge Leser sagen — so was kennen wir, haben davon zu Hause auch eine ganze Anzahl; auf dem Korridor einen, den Vater nicht leiden kann, weil man immer über ihn stolpert, aber er ist ein Geschenk von der Großmama und muß in Ehren gehalten werden; auf den Tischen im Eß- und Wohnzimmer liegen ebenfalls welche, und die werden immer bewundert, wenn Besuch da ist. Die Damen fahren mit den Fingern drüber her und sagen: „Was für eine entzückende Arbeit!" — Weit vorbeigeschossen! Die „Läufer Deck" sind ganz etwas anderes, sie sind Menschen von Fleisch und Blut, tragen Matrosenuniform und zeigen schon durch ihre ganze Erscheinung die Bedeutung ihres Namens. Läufer kommt von „laufen"; wer also diese Tätigkeit ausüben will, und zwar zur Zufriedenheit des Auftraggebers, der muß schlank und sehnig und behende sein, mithin das genaue Gegenteil von dem Bilde, das man sich für gewöhnlich von einem „ollen, ehrlichen Seemann" macht: breitbeinig, gemütlich einherstapfend, die Pfeife im Munde, die Hände in den Hosentaschen. Der „Läufer Deck" steht dem wachthabenden Offizier und dem Bootsmannsmaat der Wache zur Erledigung von allerlei dienstlichen oder auch privaten Wünschen zur Verfügung. Da ist z. B. hundert gegen eins zu wetten, daß der „W. O." (wachthabende Offizier) — wie er gewöhnlich genannt wird — bei der Übergabe der Wache entdeckt, daß er die falsche Schärpe, das Wahrzeichen seiner Würde, mitgenommen hat. Natürlich hat ihm sein Bursche die ganz gute, die doch noch bis zur Beförderung zum Stabsoffizier vorhalten soll, hingelegt. „Läufer, holen Sie mal meinen Burschen." „Bursche von Herrn Oberleutnant" wiederholt der Läufer in strammer Haltung, die Hände an der Hosennaht, und jagt davon. Nun ist der Bursche von dem Oberleutnant aber durchaus keine so bekannte Persönlichkeit, wie etwa der des ersten Offiziers. Auf einem Linienschiff gibt's rund 25 Offiziere, wer soll da alle Burschen kennen? Es vergeht daher mindestens eine Viertelstunde, bis unser Läufer erst mal den Namen des Gesuchten festgestellt, dann trabt er los, um ihn zu stellen, durchs Batterie-, durchs Zwischendeck, vergebens; schweißtriefend langt er wieder am Oberdeck an, vielleicht daß hier der Gesuchte irgendwo steckt. Dabei kommt er in die Nähe des Wachthabenden: „Mensch, wo treiben Sie sich eigentlich umher?" „Ich suche den Burschen von Herrn Oberleutnant." „Na, stoppen Sie mal, erstens war er schon hier, und zweitens ist er eben mit dem Scheibenkommando nach der Werft gefahren. Mit ein bißchen mehr Verstand hätten Sie sich auch selber sagen können, daß um diese Zeit die Burschen in den Kammern sind, um diese aufzuräumen." Da haben wir's also. Der „Läufer Deck" muß nicht nur fix auf den Beinen sein, sondern auch seine geistigen Fähigkeiten sollen etwas über dem Durchschnitt stehn. Vor allem muß er das betreffende Schiff in- und auswendig kennen und wissen, wo die Hunderte von Einzelräumen liegen.

A. Wi.

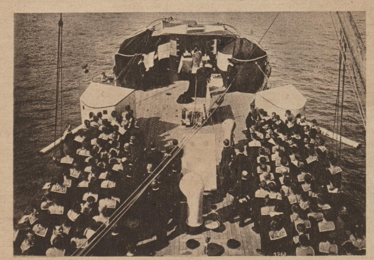
## Deutschland, mein Vaterland!

*Du Land in wunderbarer Schöne,*
*Sei mir gegrüßt mit ernstem Sinn!*
*Millionen deiner Heldensöhne*
*Gaben ihr Alles für dich hin,*
*Aus Not und Tod bist du geboren,*
*Geschweißt durch Blut, geglüht im Brand,*
*Du bleibst uns ewig, ewig unverloren:*
*Deutschland, mein Vaterland!*

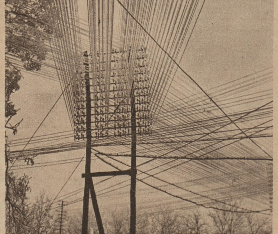
*Und wollen Feinde dich bezwingen,*
*Wirst du von Neid und Haß bedroht,*
*Soll hell aus allen Herzen klingen*
*Das Lied der Treue bis zum Tod.*
*Für dich schläft mancher tief im Grunde,*
*Für dich sinkt mancher in den Sand*
*Und nennt noch einmal dich mit bleichem Munde:*
*Deutschland, mein Vaterland!*

*Wenn rings um dich die Wetter brüllen,*
*Was kümmert's uns! Wir wanken nicht,*
*Bis deine Sendung wir erfüllen*
*Auf steiler Bahn zum Sonnenlicht.*
*Wir wollen dir den Weg bereiten,*
*Ein Volk, ein Herz und eine Hand,*
*Stark sollst du sein und frei durch alle Zeiten:*
*Deutschland, mein Vaterland!*

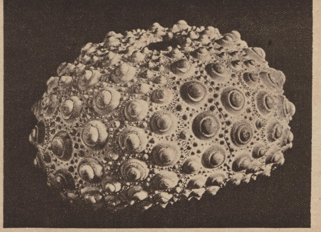
*Erika Terviel.*



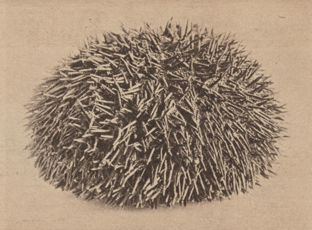
**Der Tag des Herrn an Bord.**
Gottesdienst auf einem österreichisch-ungarischen Kriegsschiff



**Nachklänge von den Friedensverhandlungen.**
Die Friedensdrähte von Brest-Litowsk



Seeigel von den Marshallinseln



Der Seeigel unserer Nordsee

# Der Seeigel. / Eine naturgeschichtliche Plauderei

Die Seeigel leben in allen Meeren, meistens in der Nähe der Küsten, indessen aber auch in großen Tiefen. Es gewährt einen eigenartigen Anblick, wenn der Seeigel, der von den Engländern treffend mit „Seaegg" (See-Ei) bezeichnet wird, auf seinen langen Stacheln angestelzt kommt. Diese Stacheln sind jedoch nicht die eigentlichen Bewegungsorgane des Seeigels. Hierzu dienen gewöhnlich seine Füßchen, welche er in übergroßer Zahl aufzuweisen hat. Einige Arten besitzen davon nicht weniger als 1400—4300 Stück. Jedes dieser hervorsteckbaren Füßchen ist mit einer Saugschiene versehen, so daß der Seeigel imstande ist, an glatten Wänden und in die Algenzweige hinaufzuklettern. Wenn ein Seeigel sich von der Stelle fortbewegen will, so verlängern sich die Saugfüßchen der vorangehenden Seite durch Wasseraufnahme aus dem Wassergefäßsystem über die Stacheln hinaus, heften sich an einen Gegenstand an und ziehen den Körper, der auf den Spitzen der Stacheln balanciert, nach. Zur Not kann er sich auch, auf dem Rücken liegend, fortbewegen oder wie ein Wagenrad seitlich fortrollen. Trotzdem ist er ein sehr schwerfälliger Geselle, der sich nur wenig bewegt. Mit ihren scharfen Zähnen höhlen sich viele Arten im Meeresboden ein leichtes Loch, in welchem sie ruhig verweilen. Aus diesem Grunde gilt auch der Seeigel bei der Fischerbevölkerung als Sturmprophet. Die Schiffer schließen je nach Tiefe, bis zu der sich das Tier in den Sand gegraben hat, auf die Heftigkeit des herannahenden Sturmes.

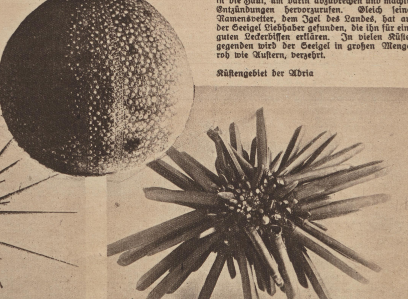
Der kugelige oder herzförmige, manchmal ganz abgeplattete Körper des Seeigels ist von einer reich entwickelten Kalkschale umgeben, deren aus Platten bestehende einzelne Teile sich fest ineinander fügen. In der nach unten gerichteten Öffnung dieses Kalkmantels liegt der Mund, aus dem die Zähne, an einem eigentümlichen Apparat befestigt, herausragen. Dieser unter dem Namen „Laterne des Aristoteles" bekannte Kauapparat besteht aus einer aus Kalkstäben gebildeten hohlen Pyramide mit eigentümlich eingelenkten meißelartigen Zähnen und sich bewegenden Muskeln. Wenn man diesen kräftigen Kauapparat mit seinen scharfen Zähnen genauer betrachtet, so ist man geneigt, zu glauben, daß der Seeigel ein Fleischfresser ersten Ranges sein müsse. Dies ist jedoch absolut nicht der Fall. Die meisten Arten begnügen sich einfach mit maritimen Sedimenten. Sie verschlucken Schlamm mit dem, was er an Tierischem und Pflanzlichem enthält. Nur einige wenige nehmen Pflanzennahrung zu sich. Der Darm macht mehrere Windungen und ist innen an der Schale durch häutige Fäden befestigt. Die Seeigel sind getrenntgeschlechtlich. Ihre Entwicklung erfolgt mit bedeutender Metamorphose. Nur bei wenigen Arten hat das Muttertier eine Brusttasche, in der sich die Jungen, ohne erst die Larvenform zu durchlaufen, entwickeln.

Wie der Formenreichtum der Seeigel von den litoralen Zonen zur Tiefe hin bedeutend abnimmt, so wird auch der Reichtum an Kalkgehalt der Schale und deren Festigkeit mit zunehmender Tiefe merklich geringer. Ja, es gibt eine Seeigelart, die in einer Tiefe von 1600 Meter lebt, deren Schale so kalkarm ist, daß man sie, ohne sie zu zerbrechen, wie ein Blatt Papier aufrollen kann. Diese Kalkarmut der Tiefseeigel wird so zu erklären sein, daß erstens der Kalkgehalt des Meerwassers in großen Tiefen ein geringer ist, und ferner, daß die Tiere dort nicht so sehr geschützt zu sein brauchen. Wie denn im allgemeinen das Leben in den lichtlosen Tiefen des Meeres sich friedlicher abspielt als nahe der Oberfläche.

Bei der Seeigelgattung Diadema haben die Forscher in bezug auf die Augen interessante Entdeckungen gemacht. Diese prächtige Seeigelart soll dieselben in hochentwickelter Form, dem Insektenauge ähnlich, besitzen, dazu in großer Anzahl. Äußerlich erscheinen die Augen als leuchtend blau irisierende Flecke, die der Entdecker der Diadema, Sarasin, zu Hunderten entdecken konnte. Jeder Fleck soll aus 2000 Augen bestehen.

Ein so gut mit Augen ausgestatteter Seeigel muß gut sehen können. Sobald jemand der Diadema mit der Hand zu nahe kommt, richtet das Tier seine Stacheln drohend in jene Richtung, woher die Gefahr kommt.

Bemerkenswert sind die keulenförmigen Stacheln von Heterocentrotus mammilatus. Sie besitzen die Eigentümlichkeit, als Klause für einen kleinen Brachiopoden zu dienen. Dieses muschelähnliche Tierchen geht als Larve in die Stacheln hinein. Das eigentliche Tier, der Brachiopode oder Armfüßler, ist nicht frei beweglich, sondern auf einer Unterlage angewachsen. Daß die Stacheln der Seeigel zu gefürchteten Waffen werden können, beweist uns Dorocidarius. Beim unvorsichtigen Anfassen des Tieres bohrt sich die Spitze der langen Stacheln in die Haut, um darin abzubrechen und mächtige Entzündungen hervorzurufen. Gleich seinem Namensvetter, dem Igel des Landes, hat auch der Seeigel Liebhaber gefunden, die ihn für einen guten Leckerbissen erklären. In vielen Küstengegenden wird der Seeigel in großen Mengen, roh wie Austern, verzehrt.



Seeigel vom Küstengebiet der Adria

Seeigel vom Mittelmeer

Seeigel von den Marshallinseln





In einer deutschen Wasserflugstation.

Groß

Ein Marineflugzeug wird zur Abflugstation gebracht

Das Flugzeug bereit zur Abfahrt

# Das Flugzeug als Kampfmittel zur See

Zwischen Seefahrt und Luftfahrt bestehen so zahlreiche äußere und innere Beziehungen, daß, nachdem im Jahre 1911 die militärische Aviatik in den Landheeren der Großstaaten eine erfolgreiche Ausgestaltung erfahren hatte, die Flottenmächte sofort dazu übergingen, das Luftschiff und das Flugzeug auch als Kampfmittel zur See zu erproben. Die Reihenfolge, in der die Landheere der Staaten vorgingen, war etwa folgende: Frankreich, Deutschland, Österreich-Ungarn, Italien, Rußland, England, die Vereinigten Staaten. Auffallend ist das verspätete Eintreten der englischen Regierung für die Schaffung von Luftstreitkräften, eine Verkennung der Verhältnisse, die sich während des Weltkrieges schwer gerächt hat. Deutschland stand anfangs an vierter Stelle, rückte aber alsbald an die zweite Stelle herauf.

Die in der Marine benutzten Flugzeuge sind entweder gewöhnliche Flugapparate oder Wasserflugzeuge, sogenannte Hydro-Aeroplane, die vom Wasser abfliegen und sich auf das Wasser niederlassen können.

In der Marine-Flugtechnik war die Reihenfolge der Staaten eine andere, als die vorstehend für die Landaviatik angegebene. Hier standen bei dem Ausbruch des Weltkrieges die Vereinigten Staaten an erster Stelle. Sie verfügten zuerst über ein brauchbares Wasserflugzeug. Mit einem solchen wurde der erste gelungene Versuch unternommen, dasselbe an Bord zu übernehmen und wieder zu Wasser zu lassen und zum Aufstieg zu bringen. Des weiteren war es ein amerikanischer Flieger, der als erster von einer an einem Kriegsschiff angebrachten Ablauffläche abflog und dann auf dieser wieder niederging. Schon damals beabsichtigte man im Hinblick auf die erzielten Erfolge, den Schlachtschiffen Flugzeuge zu Aufklärungszwecken mitzugeben. Schließlich wurden in der amerikanischen Marine schon frühzeitig vom Schiffe aus Versuche mit Abwehrmaßnahmen gegen Flieger getroffen.

Die deutsche Marine richtete im Jahre 1911 in der Nähe von Danzig für ihre besonderen Zwecke einen Flugplatz ein. Später wurde dann eine besondere Flugzeug-Studienkommission eingesetzt.

Wie sich die Stärken der Luftflotten der kriegführenden Mächte gegenwärtig zueinander verhalten, ist aus naheliegenden Gründen nicht zu beurteilen. Sicherlich aber steht die Luftflotte der deutschen Marine, was Ausstattung der Flugschiffe und Flugzeuge sowie Schulung und Schneid der Besatzungen betrifft, auf derselben hohen Stufe wie die in ihren Leistungen den Schrecken unserer Feinde bildenden Luftstreitkräfte des Landheeres. Ist es ihr doch trotz aller erdenklichen Abwehrmaßnahmen gelungen, immer und immer wieder ihre erfolgreichen Angriffe bis in die Hauptstadt und die Industriezentren des britischen Inselreiches vorzutragen.

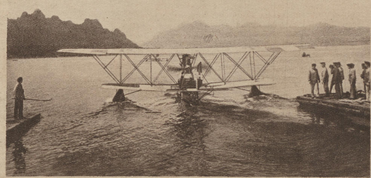
Ein türkisches Wasserflugzeug greift ein britisches Schiff in der Nähe des Suezkanals an
(Nach englischer Darstellung)

Bekanntlich sind nach der Auffassung des um die Wende des 15. und 16. Jahrhunderts lebenden Marschalls Trivulzio zum Kriegführen drei Dinge nötig: Geld, Geld und nochmals Geld, eine Auffassung, die der Weltkrieg mit zwingender Überzeugungskraft zum Gemeingut der gesamten Bevölkerung der Erde, der Kriegführenden wie der Neutralen, gemacht hat. Im Hinblick hierauf ist von Interesse, daß für den Preis eines einzigen neuzeitlichen Schlachtschiffes eine starke Luftflotte zu beschaffen ist. Eine amerikanische Zeitschrift hat berechnet, daß für 31 Millionen Mark, die Kosten eines modernen Panzers, 30 Zeppeline, 20 halb- und unstarre Luftschiffe, 80 Zweidecker- und 160 Eindecker-Flugzeuge erhältlich sind.

Als Stützpunkte der Marine-Luftflotte dienen entweder Häfen oder auf See befindliche Schiffe. Für die heutigen Luftschiffe kommen nur Häfen in Betracht, wenngleich auch Versuche gemacht sind, Ballone in Gemeinschaft mit Schiffen zu verwenden, indem man sie aufsteigen ließ und wieder einholte. Werden Schiffe als Stützpunkte für Flugzeuge benutzt, so sind zwei Möglichkeiten gegeben: Das Flugzeug wird an Bord mitgeführt und fliegt, nachdem es zu Wasser gelassen ist, von diesem ab, oder das Schiff ist als Spezialschiff ausgebildet und mit Vorrichtungen: Ablauf- und Landeflächen, versehen. Wesentlich für die Erfüllung der von den Luftfahrzeugen geforderten Aufgaben ist ein gut organisierter, sicher funktionierender Wetterdienst, der, soweit menschliche Voraussicht dies vermag, die durch plötzlichen Wettersturz bewirkten Gefahren verhindert.

Welches sind nun die Aufgaben, die die Luftfahrzeuge unserer Marine zu erfüllen haben? Zunächst sollen sie das Auge der Flotte bilden, das den Feind erspäht und dessen Bewegungen

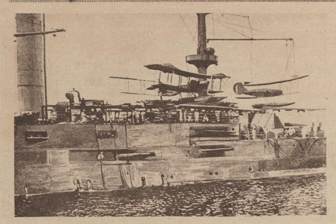


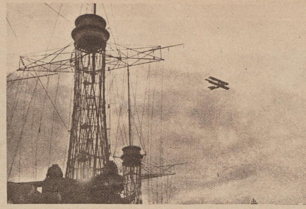


Bei den österreichisch-ungarischen Marinefliegern.

Österr.-ungar. Wasserflugzeug

Start eines österr.-ungar. Wasserflugzeuges





Amerikanische Kriegsschiffe mit Ablaufflächen für die an Bord befindlichen Flugzeuge

verfolgt. Sie sollen die Aufklärungsschiffe der Lüfte bilden und zur Übermittlung von Nachrichten dienen, zu welchem Zwecke sie mit weittragenden drahtlosen telegraphischen Einrichtungen ausgestattet sind. Ist das Gefecht eröffnet, so haben sie die Wirkung des Feuers der kämpfenden Geschütze zu beobachten und bei ungenügendem Erfolge zu berichtigen. Des weiteren haben sie durch Abwerfen von Geschossen in den Gang der Schlacht einzugreifen. Diese Aufgabe fällt ihnen auch außerhalb der eigentlichen Seeschlacht bei dem Angriff feindlicher Gebiete und bei der Vernichtung von Unterseebooten und Minen zu. Diese entziehen sich dem Auge der Besatzungen der Schiffe, sind aber aus der Höhe klar erkennbar, so daß sie nicht nur photographiert, sondern auch mit Bomben belegt werden können. Anderseits kann das Flugzeug dem U-Boot auch als Retter in der Not erscheinen. So verlor eines unserer U-Boote weit ab von seinem an der flandrischen Küste belegenen Stützpunkte infolge Unbrauchbarwerdens des Kreiselkompasses in schwerem Nebel seinen Kurs. Zufälligerweise nahte ein Marineflieger; er übernahm die Rolle des Lotsen und leitete das U-Boot dem Hafen zu.

Bemerkenswert ist, daß demnächst die erste Vertreterin des schönen Geschlechts als Führerin eines Wasserflugzeuges Dienst tun wird. Es ist dies Fräulein Denise Kalimeri (die Schönhüftige), die Tochter eines griechischen hohen Beamten.

Die deutsche Luftflotte, und zwar sowohl die des Landheeres, wie die der Marine, hat die Zahl der militärischen Gestalten um zwei vermehrt, um den „Franz" und den „Emil". „Emil" heißt in der Fliegersprache der Pilot, der Lenker des Flugzeuges, und „Franz" ist der Beobachter. Letzterer Name ist sogar in das Tätigkeitswort „verfranzen" abgewandelt und wird auf einen „Franz" angewendet, der die Orientierung verloren und sich verflogen „verfranzt" hat. Die Luftflotte der deutschen Marine hat bereits während der letzten Friedensjahre, die dem Weltkriege vorangingen, schwere Kämpfe mit den Naturgewalten bestehen und ihren Tribut bei der Bezwingung der Lüfte darbringen müssen. Nichts aber hat das zielbewußte Vorgehen und den Wagemut unserer Marine-Luftstreitkräfte zu beirren und zu beeinträchtigen vermocht. Auf dem Wasser, unter dem Wasser und hoch in den Lüften trotzt Deutschland in sicherer Hoffnung auf den Sieg einer Welt von Feinden.

# Riesenvorrichtungen der Neuzeit im Hafenbetrieb

In starkem Gegensatz zu den Behauptungen der landläufigen Seeromane und Erzählungen, in denen sich bekanntlich die ältesten Seebären gerührt in die Arme sinken, wenn aus dem „Mastkorb" der Ruf „Land!" ertönt, begrüßt der Berufsseemann den Hafen draußen meist mit recht gemischten Gefühlen. Wenn nämlich dieser Hafen nicht gleichzeitig das Ende der ganzen Reise und damit die Abmusterung bedeutet, die aus dem Matrosen für einige Wochen wieder den freien Mann macht (die Freude dauert genau so lange, bis die Abrechnung und allenfalls noch der Kredit beim Schlafbas zu Ende ist), so bedeutet er etwas wesentlich weniger Schönes als es im Durchschnitt das Leben an Bord auf See ist, nämlich sehr viel und sehr eilige und schwere Arbeit.

Fünfzehnhundert Tonnen Kohlen sind im Weltverkehr nicht viel mehr als ein Staubkörnchen, aber wer es noch nicht versucht hat, glaubt sicher nicht, wie viel Schweiß es kostet — und Kreuzschmerzen dazu — bis man dieses bescheidene Quantum bei Tropentemperatur und im licht- und luftlosen, glühheißen Raum eines Schiffes in Säcke geschippt und glücklich über Bord gegeben hat, und Teerfässer machen nicht viel weniger Arbeit, wenngleich dies alles noch Gold ist gegen Ochsenfelle mit ihrem infernalischen Geruch.

Ein gutes Teil jener Arbeiten hat nun heute freilich die Maschine übernommen. Das Verholen der Schiffe von einem Liegeplatz zum andern, das uns Kinder einer älteren Zeit auf Segelschiffen stundenlang im Trabe um das Gangspill jagte, wird heute in einem Bruchteil der Zeit elektrisch besorgt, und auch der Segler, ja, selbst der anscheinend so behäbige Binnen-Lastkahn hat keine Zeit mehr, einzelne Kohlensäcke oder Fässer mit der Hand aufzuwinden, denn das „Zeit ist Geld" hat in der Schiffahrt von heute eine Bedeutung gewonnen, von dem man sich noch vor wenigen Jahrzenten kaum etwas träumen ließ.

Nächst den Vorholvorrichtungen, deren wir bereits gedachten, hat unter diesen Umständen vor allen Dingen der Kran eine gewaltige Bedeutung für den modernen Hafenbetrieb erlangt.

Die Kaianlagen eines großen, modernen Hafens sind daher von langen Reihen der verschiedenartigsten Krane umsäumt. Feststehende und fahrbare, Turmkrane, Bock-, Wipp- und Hammer-Wippkrane bilden hier einen Teil des Rüstzeuges der Arbeit und recken sich teilweise zu gigantischen Abmessungen auf.

Auch auf diesem Gebiet marschiert erfreulicherweise die deutsche Industrie mit an der Spitze, und der größte Kran der Welt, mit einer Hebekraft von 250 000 kg, der auf der bekannten Werft von Blohm und Voß seine Stahlglieder in die Luft reckt, ist deutsche Arbeit. Wenn nun der Laie mit dem Begriff eines solchen Kranes im allgemeinen wohl lediglich das Bild einer Hebevorrichtung für besonders große Lasten verbindet, so trifft dies längst nicht mehr zu. Von dem modernen Arbeitskran wird ganz wesentlich mehr verlangt, und er hat sich in der jüngsten Zeit zu einem nahezu selbständigen Arbeiter entwickelt, der, von einem unsichtbaren Führer geleitet, jede äußere Menschenhilfe zu verschmähen scheint.



Der Riesenkran der Werft von Blohm & Voß in Hamburg

Die gewaltigsten Krane finden wohl im modernen Schiffbau Verwendung. Kessel und Maschinen der modernen Riesenschiffe, bei Kriegsschiffen die Panzerplatten und die gewaltigen Geschütze und Lafetten erfordern Kraftleistungen, hinter denen die der Verladekrane natürlich sehr wesentlich zurückbleiben. Es dürfte auch weitere Kreise interessieren, wenn der hier erwähnte Riesenkran etwas eingehender besprochen werden soll.

Um für alle Zeiten sicher zu sein, daß der gewaltige Kranausleger auch bei noch weiterem Anwachsen der Schiffsgrößen imstande sei, über Schornsteine und Masten hinweg zu schwenken, wurde zum ersten Male ein Hochklappen des ganzen, riesigen, 55,4 m langen Lastarmes vorgesehen. In der höchsten Stellung erreicht dabei die Spitze des ganzen Krans die gewaltige Höhe von 104 m über Wasser. Auf dem Obergurt der beiden Ausleger ist fahrbar ein kleiner Drehkran angeordnet, der bei 18 m Radius immerhin noch eine Last von 10 Tonnen im Kreise zu drehen vermag. Wird sein Drehkreis auf 10 m beschränkt, so vermag er die doppelte Last, also 20 Tonnen zu bewältigen.

Unter Benutzung des 10-Tonnen-Hakens beherrscht also der Riesenkran ein Arbeitsfeld von 147 m Durchmesser, ohne Benutzung des kleinen Krans mit der vollen Höchstlast von 250 Tonnen ein solches von 69 m, und mit 110 Tonnen, wobei die Laufkatze des Auslegers bis nach der vorderen Spitze des Armes laufen kann, ein Feld von 106 m Durchmesser.

Das vollständige Heben einer Last von 250 Tonnen erfordert eine Zeit von etwa 1,6 Minuten, das Heben des Auslegers bis zur höchsten Stellung etwa 30 Minuten, während eine vollständige Drehung des ganzen Krans etwa 12 Minuten in Anspruch nimmt. Die Last des Hauptkrans hängt in 12 Strängen eines Stahlseiles von 52 mm, der gesamte Antrieb des Krans erfolgt elektrisch, bei einer Gesamtleistung aller Motoren von 524 Pferdestärken

Um unabhängig von der Unterstützung der Kaimauern zu sein, hat man derartige Krane auch auf mächtige Pontons gestellt, und mit diesen sogenannten Schwimmkranen die Möglichkeit geschaffen, auch auf freiem Wasser liegende Schiffe zu bedienen. Nr.

# Über Atlantis und Nordsee

**Des jungen Thomas Steegers Kriegsfahrten, erzählt von H. Wedeer** (9. Forts.)

Tonne, um Tonne Kohle flog, von den Händen fleißiger Heizer gemannt und geschüttet in die Feuerungen der Kessel. Der Dampf blähte sich in den Wandungen zum Uebermaß, aus den Schornsteinen wälzten sich dicke Balken wirbelnden Rauchs, und funkelnd und blitzend arbeitete rastlos und sicher das Gestänge- und Wellengewirr in den Maschinenräumen.

Unter Wasserschwall und Maschinenschwung bebten die Leiber der Schiffe. Aber die Herzen der Männer an Bord blieben fest und ruhig, so kernig und treu wie der Stahl, der die wehrhaften Flanken der Kreuzer umfing.

Gegen 10 Uhr vormittags war es, als der Feuerkampf auf beiden Seiten begann. Noch stand man 18 Kilometer voneinander ab! Aber die gewaltigen Rohre reckten ihre Mündungen himmelwärts, und der vieltausend Atmosphären starke Druck der jäh entzündeten Pulvermasse trieb die Geschosse im Gewicht bis zur halben Tonne in hohem Bogen bis zum fernen Ziel.

Wassersäulen brandeten hoch von weit über Mastenhöhe. Jeder Aufschlag war deutlich zu erkennen. Mit scharfen Gläsern wurde er verfolgt.

Unablässig blitzte es hüben und drüben aus den grauen Leibern der Schiffe hervor, und die Luft ward von einem Heulen und Fauchen erfüllt, als hätten der Hölle Pforten Satans schlimmste Geister ausgespien.

Fiebernd vor Spannung verfolgte man auf den Torpedobooten den Kampf der Riesen. Die eigenen Kräfte waren zur Untätigkeit verdammt. Auf solch gewaltige Entfernungen vermochte sich die Torpedowaffe nicht zu regen, und ein Angriff bei dem hellen Wetter über die freie See hinweg verbot sich von selbst. Er wäre nach Lage der Sache aussichtslos gewesen.

Plötzlich verlangsamte V 5 seine Fahrt, blieb hinter der Schar der Kameraden zurück. Man sah sich an. Was war passiert?

Sprachrohre pfiffen, ein schrilles Klingelzeichen ertönte ... immer langsamer, ächzender wurde der Maschinengang ... bis er stoppte.

Ein Heizer, kohlenrußig und schweißgebadet, kam an Oberdeck. In seiner ölübertränkten Hand trug er einen Zettel. Er hastete zur Kommandobrücke.

„Was ist los?" rief man ihm unterwegs von verschiedenen Seiten zu. Er achtete der neugierigen Frager nicht.

Auf dem Zettel stand unter näherer Angabe der eingetretenen Havarie, daß das Boot für längere Zeit nicht mehr als fünf Meilen werde laufen können. Das sei das Höchstmaß, was zu leisten wäre.

Ein paar Sekunden sah man sich prüfend in die Augen. Das bedeutete vielleicht — ein Todesurteil!

Aber komme, was wolle! Sein Leben würde man zur Ehre der Flagge teuer verkaufen!

Langsam, wie ein flügellahmer Vogel, kroch V 5 seines Wegs. Unten in der Maschinenanlage wurde mit aller Kraft daran gearbeitet, des Schadens so schnell als möglich Herr zu werden.

Die beiden feindlichen Linien brausten davon. Um sie herum ballten sich Wolken von Sprenggasen. Giftigen Ungetümen gleich lauerten sie über der See.

Unter den Schiffen lag kochende Gischt, von der Wucht des Marsches aufgewühlt, und hinter ihnen her zog drohender Schornsteinrauch als schwarze Fahne des Sturms.

Auf V 5 standen die Leute und verloren keinen Blick von dem Bilde, das übermenschlich war in seiner wilden Kraft und grausigen Schönheit.

„Treffer auf dem vordersten Engländer!" frohlockte Kellhusen. Er hatte die schärfsten Augen. Auf dem „Lion", dem britischen Flaggschiff, ging der Vormast über Bord. Wie weggeblasen war er fort. Man sah nur Feuer und Rauch als Wirkung der berstenden Granaten.

Dem Vormast folgte der mittlere Schornstein, und gleichzeitig schlugen Geschosse in das Vorschiff des zweiten Engländers ein. Wer ein Fernglas hatte, vermochte in der Luft wirbelnde Teile zu erkennen und den Aufschlag von Sprengstücken auf dem Wasser. Als ob ein Raubtier um sich schlüge, krallten sie sich in die See.

Unter der Mannschaft des lahmen Torpedobootes, das für sich allein durch das Wasser humpelte, erhob sich jedesmal ein Jubelschrei, wenn ein Treffer saß. Die Leute ballten die Fäuste, ihre Wangen brannten vor innerer Erregung, und heiser klangen ihre Stimmen.

Aber auch die Engländer verstanden ihr Handwerk. Das ließ sich nicht leugnen. „Blücher", der als letzter in der deutschen Schlachtschiffslinie fuhr, wurde schwer getroffen. Er blieb zurück, kam nicht mehr mit.

Mit Funkspruch meldete er dem Geschwaderchef seine Gefechtsstörung. „Sämtliche Maschinen versagen!" Es war mit kurzen Worten eine Todesmeldung.

Armes Schiff! Vom Heck bis zur Kommandobrück schlugen jetzt Flammen und Rauch aus seinem Rumpf, und langsam neigte es sich zur Seite.

Trotzdem feuerten die Geschütze weiter. Schuß auf Schuß blitzte auf. Es war ein letztes, krampfhaftes Sichwehren!

Kellhusen stöhnte laut, und Steeger rüttelte vor Ingrimm am Reelingsgeländer. „Jetzt kommt die Meute heran!" sagte er. „Wie sie sich auf ihn stürzen!"

Von allen Seiten schossen englische kleine Kreuzer und Zerstörer herbei, um dem „Blücher" den Garaus zu machen.

Bis zur letzten Sekunde wehrte sich aber die tapfere Besatzung. Zwei kleine Zerstörer, die sich allzu vorwitzig heranwagten, wurden noch durch Artilleriefeuer zum Sinken gebracht. Das Schiff selbst erlag endgültig einem Torpedotreffer.

Eine heftige Explosion erfolgte. Der Rumpf wälzte sich schwerfällig auf die Seite. Mit wehender Flagge ging S. M. S. „Blücher" in die Tiefe.

Kellhusen blickte nach seiner Uhr. „Sieben Minuten nach halb eins," sagte er. „Die Stunde werde ich mein Lebtag nicht vergessen!"

Auf englischer Seite hatte inzwischen der Kampf auch seine Opfer gefordert. Das zweite Schiff in der Linie — es war der Schlachtkreuzer „Tiger" — brannte lichterloh. Mit schwerer Schlagseite mußte er seinen Posten verlassen. Die „Princeß Royal", die als Nummer 3 fuhr, schloß auf und nahm den Platz des „Tiger" ein.

Kurze Zeit danach brach auch das englische Flaggschiff zusammen. Ein schwerer Unterwassertreffer zwang den „Lion", das Rennen aufzugeben. Admiral Beatty befahl einen Zerstörer längsseit und schiffte sich auf die „Princeß Royal" um, um von dort aus weiter zu führen.

Von den deutschen Schiffen hatte nur der „Seydlitz" durch einen unglücklichen Treffer gelitten, der Bereitschaftsmunition zum Aufflammen brachte. Eine gewaltige Feuersäule schlug aus dem Achterschiff hoch, doch die Besatzung bändigte rasch die Glut. Das Schiff blieb in der Linie und focht unverdrossen weiter.

Hingegen war die Kampfkraft des englischen Geschwaders sichtlich gebrochen. Es machte kehrt und zog sich auf sein Gros zurück, als man 70 Seemeilen von Helgoland abstand.

V 5 war hinterdreingekrochen, so gut es ging. Die letzten Phasen des Kampfes hatte es nicht mehr verfolgen können. Es war diesig geworden, so daß die Sichtigkeit litt.

„Jetzt findet uns niemand mehr," sagte Thomas, und es klang fast betrübt. Aber der Kommandant des Bootes war anderer Meinung. Von Mund zu Mund ging der Befehl: „Scharfen Ausguck nach beiden Seiten halten!"

Der Kommandant hatte recht mit seiner Vorsicht. Es vergingen nur wenige Minuten, da tauchte ein grauer Schiffsrumpf auf, von schwelendem Feuer und schwarzbraunem Rauch überdeckt. Aus einer dichten Dunstschicht kam der massige Leib heraus.

Es hätte keines Kommandos bedurft, — binnen Sekunden waren die Lancierrohre auf V 5 geschwenkt und gerichtet. Ein kurzes Schätzen und Zielen: zwei Torpedos klatschten ins Wasser.

Es waren Weitschüsse — eine lange, lange Bahn! Ob sie treffen würden?

Gierig fraßen die Blasen sich über das Wasser hin, schnurgerade blieb der Lauf. Hundert Augen starrten hinterdrein.

Die Zeit währte ewig. Stand der Feind auch nah genug?

Ein Offizier mit der Uhr in der Hand rief: „Achtung!" Da brachen auch drüben schon zwei gewaltige Wassersäulen an dem grauen Schiffsleib hoch. Das Schiff bäumte empor, wie von Schmerzen gepeinigt, und verschwand unter mächtiger Rauchentwicklung. Zwei dumpfe Schläge tönten zu V 5 herüber.

So hatte auch das lahme Boot erfolgreichen Anteil am Kampf genommen. Vermutlich ist es der „Tiger" gewesen, dem es den Todesstoß versetzte.

Thomas Steegers Boot lief nach Wilhelmshaven ein. Die Beseitigung der Störung war nur vorläufig geglückt. V 5 mußte in Werfthände kommen. So geschah es, daß Thomas zusammen mit mehreren anderen Leuten der Besatzung — unter ihnen Kellhusen — von Bord kam.

Anfänglich waren sie traurig. Jeder Seemann gewinnt sein Schiff lieb und schätzt an ihm besondere Vorzüge. Nun gar bei V 5! Offenkundig war es doch ein Glücksboot, denn ihm allein von beiden Flottillen war es vorbehalten, während des Gefechts auf der Doggerbank handelnd einzugreifen! Alles, was recht ist, der Abschied von V 5 fiel nicht leicht. Aber es wurde eine angenehme Enttäuschung. Die Abkommandierten kamen auf eins der neuesten Torpedoboote, das es in der deutschen Marine gab. B 12 lautete kurzweg seine Bezeichnung. Er war fast doppelt so groß wie V 5 und hatte eine Maschinenkraft, die einen staunen machte.

„Windhunde" nannte man die neuen Boote ob ihrer Geschwindigkeit.

Thomas und Kellhusen fühlten sich bald genug auf dem frisch von der Werft gekommenen, stattlichen Fahrzeug heimisch.

### Sechster Abschnitt.

### Windhundsbeute.

Die Windhunde — außer B 12 gab es noch mehrere von der Sorte — verstanden ihr Geschäft. Es verging kaum eine Woche, wo sie nicht auf der Suche waren. Nur die notwendigen Ruhepausen für Menschen, Kessel und Maschinen — die Menschen waren die anspruchsloseren — unterbrachen ihre Tätigkeit.

Sie grasten die Nordsee nach allen Himmelsrichtungen ab, strichen außerhalb der Hoheitsgrenze an Jütland längs, stießen bis zum Skagerrak und in die Gewässer westlich von Norwegen vor und unternahmen Streifen auf und ab nahe der englischen Küste.

Bei klarem Wetter lagen sie lauernd auf See, spähten rings über die weite Kimm und stoben mit hochgerecktem Bug davon, wenn irgendwo ein Dampfer sichtbar wurde, der für Bannware verdächtig schien.

(Fortsetzung folgt.)



# Was der Seemann erzählt

## Mein Kamerad Strothmann

Mein langersehnter Wunsch, die weite Welt zu sehen, sollte endlich in Erfüllung gehen und meine Abenteuerlust auf die Probe gestellt werden. Ich sah mich im Geiste schon an Bord eines Schiffes mit vollen Segeln und in schneller Fahrt die Meere durchqueren, um in fernen Weltteilen schwere Kämpfe mit wilden Völkern und reißenden Tieren zu bestehen. Meine Meldung als Schiffsjunge war berücksichtigt worden — ich hatte meine Einberufung in der Tasche. Nicht schlecht stolz darauf, fühlte ich mich um einige Zoll gewachsen. Währenddem mein Gesicht vor Freude strahlte, wurde das meiner Spielkameraden vor Neid immer länger, je näher der wichtigste Tag meines Lebens, der 6. April 1875 heranrückte.

Viel zu langsam führte uns das Dampfroß unserem Bestimmungsort, Friedrichsort bei Kiel, entgegen. Mit einem Häuflein gleichgesinnter Seelen verließ ich Berlin, das von Station zu Station lawinenartig anwuchs, um endlich an unserem gemeinschaftlichen Ziel die stattliche Zahl von 300 hoffnungsvollen Bürschchen aufzuweisen. Unsere Hoffnung sank jedoch auf Null, als man uns eröffnete, daß wir uns noch einer Nachmusterung zu unterziehen hätten, da nur 150 Schiffsjungen in die Kaiserliche Marine eingestellt werden könnten. Natürlich wurden nur die gesundesten und kräftigsten Jungen ausgesucht, währenddem die übrigen schweren Herzens wieder die Heimfahrt antreten mußten. Diese Bestimmung traf auch einen kleinen, schwächlichen Knirps, dem man es schon während der Bahnfahrt geweissagt hatte, daß er wohl mit seiner Einstellung kein Glück haben würde. Er saß während der Fahrt neben mir, und da ich ihn gegen Hänseleien verschiedene Male in Schutz genommen hatte, so faßte er Vertrauen und erzählte mir, daß er eingestellt werden müsse, denn er hätte die Kabinettsorder dazu in der Tasche.

Diese hatte zunächst zur Folge, daß mein Kamerad Strothmann nicht sofort wieder nach Hause geschickt, sondern vorläufig dort behalten wurde, bis auf telegraphische Anfrage von Berlin aus der Bescheid kam: „Strothmann einstellen!" Und sonderbarerweise entschied das Unglückslos, daß der für ihn zurück mußte, der ihn auf der Hinfahrt wegen seiner Schwächlichkeit am meisten gehänselt hatte.

Auf mein Befragen, welche Bewandtnis es mit der Kabinettsorder hätte, erzählte mir Strothmann Folgendes: „Mein Vater war pensionierter Ober-Forstinspektor und schickte mich auf die hohe Schule. Er starb jedoch plötzlich und hinterließ uns nichts, so daß ich die Schule verlassen mußte. Um nun meiner Mutter und Schwester nicht im Wege zu sein und um späterhin für sie sorgen zu können, beschloß ich, bei der Marine als Schiffsjunge einzutreten. Wegen meiner kleinen und schwächlichen Figur wurde ich jedoch abgewiesen. So habe ich mich denn hingesetzt und an unseren alten Kaiser Wilhelm geschrieben, habe ihm meine Lage geschildert und um Audienz gebeten, die mir auch bewilligt wurde. Als ich zur Audienz erschien, sah mich Seine Majestät erst von unten bis oben an und sagte dann zu mir: ‚Also, mein Sohn, du möchtest in meine Marine eintreten? Da ist aber der Dienst nicht leicht, wirst du das auch aushalten können?' Als ich das versicherte, versprach mir Seine Majestät, daß ich eingestellt werden sollte. Ich bekam einen Brief an die Admiralität mit und erhielt dort den Befehl, mich am 6. April in Friedrichsort einzufinden." — Nach unserer Einkleidung wurden wir zunächst in der alten Schiffsjungenkaserne untergebracht, um nach kurzer Zeit die beiden Briggs S. M. S. „Rover" und „Musquito" zu besetzen. Dadurch wurde ich sechs Monate von meinem Kameraden Strothmann getrennt. In Friedrichsort trafen wir alle wieder zusammen, wo wir der Größe nach auf die einzelnen Stuben verteilt wurden. Die Stube 18, woselbst die Kleinsten untergebracht waren, wurde daher der „Ponystall" genannt. Darin befanden sich auch Strothmann und ich.



Ein Ringkampf an Bord eines italienischen Kriegsschiffes

Dieser war ein stiller, ruhiger Mensch, der sich meistens abgesondert hielt und es am liebsten sah, wenn sich niemand um ihn kümmerte, ein Umstand, der nicht immer den Beifall seiner zu allen möglichen tollen Streichen aufgelegten Stubengenossen fand. Namentlich hatte es einer auf den Kleinen abgesehen, der im späteren Leben die zweifelhafte Ehre genoß, in Melbourne den Galgen zu zieren.

Nach vollendeter infanteristischer Ausbildung unternahmen wir an Bord S. M. S. „Nymphe" eine größere Reise von 18 Monaten, der an Bord S. M. S. „Renown" unsere artilleristische Ausbildung folgte. Damit war unsere Ausbildung als Schiffsjunge beendet, und man beförderte uns am 1. April 1878 zu Matrosen. Eine Ausnahme davon sollte mein Kamerad Strothmann machen, der immer noch so klein und zierlich geblieben war. Er sollte nunmehr endgültig entlassen werden, doch berief er sich wieder auf seine Kabinettsorder. Das Resultat der Beratung war eine abermalige Depesche nach Berlin. Die Antwort lautete: „Wenn pp. Strothmann noch zu klein ist, wird er trotzdem zum Matrosen befördert, bleibt aber noch 1 Jahr in der Schiffsjungenabteilung."

Während dieser Zeit passierte ihm das Unglück, die Keilplatte des 24-cm-Geschützes über Bord fallen zu lassen, die dadurch für diese Welt verloren war, denn alles was in dem aus Schlick bestehenden Grund der Wilhelmshavener Reede versinkt, kommt nicht wieder ans Tageslicht. Daraufhin wurde Matrose Strothmann dem Kommandanten zum Rapport gemeldet. Um nicht bestraft zu werden, erbot er sich, binnen 14 Tagen die Platte wieder zu beschaffen. Trotz der Aussichtslosigkeit wurde ihm dennoch die erbetene Frist bewilligt. Die Zeit war noch nicht verstrichen, als sich Strothmann beim Kommandanten melden ließ und ihm die Verschlußplatte überreichte. Dieser, höchst erstaunt, ließ sich nun erzählen wie sie aufgefunden war. Strothmann hatte einen netten Brief an die Firma Krupp in Essen geschrieben, worin er sein Unglück schilderte. Er bat darin zugleich um Übersendung einer neuen Verschlußplatte und allmähliche Abzahlung. Da nun sämtliche Geschützteile gezeichnet sind, so genügte die Angabe der betreffenden Zeichen, um die genaue Anfertigung des Ersatzteiles möglich zu machen. Die Firma Krupp übernahm bereitwilligst den Auftrag und suchte auch wohl eine Ehre darin, kurz und gut in der gestellten Frist wurde die neue Platte gleichzeitig mit der quittierten Rechnung dem Besteller zugesandt. Die Strafe wurde dem Unglücklichen erlassen mit dem Bemerken, daß er doch mehr verstände wie Brot essen.

Im selben Jahre war aus dem Knirps ein großer, kräftiger Mensch geworden, so daß er als vollwertiger Matrose in Wilhelmshaven eingestellt werden konnte.

Längere Zeit war verstrichen, als ich Strothmann im Jahre 1884 in Hongkong wiedertraf. Aus ihm war ein Sonderling geworden, der mit niemand mehr als das dienstlich Notwendige sprach. Als ich ihn an Bord S. M. S. „Moltke" besuchte, fand ich ihn in der Batterie sitzend, den Kopf in beide Hände gestützt. Trotzdem er keine Ahnung von meiner Anwesenheit hatte und ich ihm unbemerkt meine Hände auf die Augen legte, so nannte er doch, ohne sich zu besinnen oder sich zu erschrecken, meinen Vornamen. Er hatte an mich gedacht und mich herbeigesehnt. Wie er mir sagte, hätte er niemand mehr auf der Welt, mit dem er sich aussprechen könne. „Mutter und Schwester sind tot und von den Kameraden versteht mich niemand." Wie mir die Kameraden erzählten, löste er sie oft des Nachts von der Wache ab mit den Worten: „Ich kann doch nicht schlafen, geht nur zur Ruhe." Oftmals fand man dann am nächsten Morgen die aus Messing bestehende Deckelplatte des Ankerspills mit Worten traurigen und satyrischen Inhalts beschrieben.

Nach Jahren, als wir uns mit einem Geschwader in Genua befanden, um die Majestäten zur Hochzeit nach Athen zu begleiten, erfuhr ich, daß mein Kamerad Strothmann tiefsinnig geworden und im Irrenhaus gestorben sei. A. A.



**Angenehmer Borddienst.**
Österreichisch-ungarische Matrosen bei der Zubereitung von Stockfischen

# Marinedank  Eingetr. Verein

Bank-Konto: Bank f. Handel u. Industrie, Dep.-K. G, Berlin SW 68, Ritterstraße 81 — Postscheck-Konto: Nr. 32052 Marinedank E. V., Berlin NW 7

**Geschäftsstelle: Berlin SW 68, Kochstraße 28/29**

Mitgliedsbeitrag für lebenslängliche Mitglieder einmalig mindestens 500 M., für ordentliche (stimmberechtigte) Mitglieder jährlich mindestens 10 M., für außerordentliche (nicht stimmberechtigte) Mitglieder mindestens 5 M.

## Aus unserer Mitgliederliste

Es haben sich unserem Verein weiter folgende angesehene Persönlichkeiten und Unternehmungen angeschlossen:

Johann Ahne, Pfarrer Dr. Hans Schwanhäußer, Dr. Paul Schwarze, Gymnasiast Hellmuth Schwicker, Präsident und Reichsgerichtsrat Rudolf Frhr. von Seckendorff, Philipp Seidel, Jan Sening, Privatiere Frau J. Sickel, F. A. Sieglitz & Co., Dr. med. Paul Siemon, Frau Geh.-Rat Siemsen, Prof. a. d. Universität Dr. Adolf Sieverts, Reichsgerichtsrat Simonson, Smoschewer & Co., Ges. für Feldbahnindustrie, Kaufmann Theodor Sommer, Ingenieur Georg Spieß, F. E. Steinbach, Postdirektor Oswald Steudner, Frau Reichsgerichtsrat Stoeckel, Stoll und Elschner G. m. b. H., Kaufmann Kurt Stoppe, Theodor Althoff, Robert Altmann, Automobil & Aviatik A. G., Backhaus & Langensiepen, Fabrikbesitzer Otto Baier, Bank für Grundbesitz, Direktor Karl Baum, Carl Aug. Becker, Rechtsanwalt Dr. Max Berger, Berger & Voigt, Berger & Wirth (Farbenfabriken), Georg Bernhardt, Frau Hildegard Bleichert, Adolf Bleichert & Co., Boggel & Trümpelmann (Lithomors-Werk), Buchhändler Alfred Bornmüller, Geh. und Stud.-Rat Dr. J. Böttcher, Oberpostdirektor Emil Brachvogel, G. Brandt, Kaufmann Otto Brandt, Kaufmann Carl Ed. Brauer, Kaufmann Max Breul, Offiziersfrau Vera von Briesen, Dr. Joachim Buslik, Fabrikant Georg Cyriacus, Dampfbuchbinderei vorm. F. A. Barthel, Deutsche Kugellagerfabrik G. m. b. H., Feinmech. Anstalt Heinr. Diel, Rechtsanwalt und Notar Dr. Rudolf Dietsch, Priv. Ernestine von Doebel, Ingenieur Max Eckhardt, Elektrizitätsges. Sirius m. b. H., Chem. Fabrik C. Erdmann, Stabsarzt Dr. Eugenie Fabian, Frau Oberstleutnant Maria Faeckenstedt, Realgymnasiast Roland Fichtner, A. Finzel (Metallhandlung), August Fomm, Karl Fritzsche, Elektr.-Comp. Emil Frobin, Frl. H. Gärtner, G. Gaudig & Blum, Kaufmann Paul Gelbrich, Emil Gerasch G. m. b. H., Dr. Geyger, Giesecke & Devrient, Baumeister Gustav Glauche, Carl Goebel, B. Goldmann, Gontard & Henny G.m.b.H., Dr. Gortin, Maria Göthel, F. Gries & Co., Dieter Harms, Oberpostsekretär Arthur Hartkopf, Geh. Hofrat Dr. Oskar von Hase, H. Haessel-Verlag, C. Hecht i. Fa. H. Kämpf, Konsul a. D. Hugo Heffter, Heine & Co. A. G., Frau Justizrat Dr. Hillig, Kaufmann E. Hirt, Frau Helene verw. Hoffmann, Direktor Carl Höhn, H. Hollenkamp, Zahnarzt Dr. F. Holtbuer, Prokurist Richard Paul Horn, Dr. Th. Horn, Firma Hübel & Deulk, Fabrikbesitzer Albert Iseler, Eisenwerk Max Jahn, Carl Kahn, Oskar Kalb, Konsul der Republ. Costa Rica Alphonse Kalischer, Konsul Edwin Kalischer-Weber, prakt. Arzt Dr. phil. med. Julius Katz. (Forts. im nächsten Heft.)

**Anzeigenpreise:** Die 5gespaltene, 42 mm breite Nonpareille-Zeile kostet Mark 2.50, bei Wiederholungen entsprechender Rabatt

## Bücherschau.

**Als Bergsteiger gegen Italien.** Von **Gustav Renker.** Verlag Walter Schmidkunz. München. Geb. 3,50 M., geheftet 2,50 M.

Ein Schweizer, der an der österreichischen Front in Kärnten, seiner zweiten Heimat, stand und der in seiner Verwendung als alpiner Heeresreferent reiche Gelegenheit zum Erleben, Sehen und Urteilen fand, schildert in diesem Werkchen mit heiterer Anspruchslosigkeit den einfachen unbeachteten Soldaten, der in diesem riesenhaften Ringen um und gegen die Berge zu schlichter Größe emporwächst. Es sind lebendige Darstellungen von Menschenschicksalen, die sich vor einem farbenreichen Hintergrund abspielen. Das gute äußere Gewand des Bandes entspricht seinem Inhalt.

**Die letzten Acht von S. M. S. „Frauenlob“. Meine Kriegsfahrten auf S. M. S. „Frauenlob“ bis zu ihrem Untergang, und das Schicksal der acht Überlebenden. Von Fähnrich zur See Walter Stolzmann. Preis 1 M. Verlag Julius Hoffmann, Stuttgart.**

Es ist ein wackeres Schiff, diese „Frauenlob“; sie hat am 28. August 1914 den englischen Kreuzer „Arethusa“ siegreich abgefertigt, hat den „King Stephan“ vernichtet, jenen Feigling, der die Zeppelinbesatzung von „L 19“ hilflos den Wellen preisgegeben, sie kämpft mit stolzer Todesverachtung in der Seeschlacht am Skagerrak gegen drei große Panzerkreuzer, wird torpediert, und von der ganzen Besatzung werden schließlich noch 8 Mann von holländischen Schiffen dem schon fast sicheren Tode entrissen. Dies alles erzählt der junge Fähnrich klar, anschaulich und doch so knapp, daß kein Wort zu viel ist. Diesem Büchlein braucht man nicht viele Empfehlungen mitzugeben, es spricht für sich. Vor allem die deutsche Jugend wird sich daran erfrischen.



Schluß der Anzeigenannahme stets **2 Wochen** vor Erscheinen der betreffenden Nummer



Marinedank-Verlag Ges. m. b. H., Berlin SW 68, Kochstraße 28/29. — Verantwortlicher Schriftleiter: Siegbert Salter, verantwortlich für die Anzeigen: Reinhold Zahn, beide in Berlin. — Druck: Otto Elsner Akt.-Ges., Berlin S 42, Oranienstraße 140/42.

**Briefe und Einsendungen für „Deutschland zur See“ sind ausschließlich an die Schriftleitung zu richten. Für Einsendungen an einzelne Mitglieder der Schriftleitung wird keine Gewähr übernommen.**